54: the title of device [UNDERCARRIAGE FRAME FOR TRUCK]
57: [CLAIMS]

A undercarriage frame for truck, comprising: a pair of right and left side rails having a groove type cross-section and being disposed along a longitudinal direction of a vehicle body; and a cross member being disposed along the vehicle transverse direction, both ends of the cross member being fixed to the right and left side rails with rivet or bolt,

wherein a upside flange corresponding to the end of the cross member of the side rail being formed extending inward in the vehicle having a main bolster being mounted on the upside flange of the side rail along a longitudinal direction of the vehicle body.

wherein the rivet or bolt coupling the end of the cross member with the upside flange of the side rail is disposed inward in the vehicle at the distance from bottom aspect of the main bolster.

### ®日本国特許庁(JP)

①実用新案出願公開

#### ◎ 公開実用新案公報(U) 平2-112582

@Int. Cl. 5 B 62 D F 16 B

識別記号

庁内整理番号 7816-3D Û

@公開 平成2年(1990)9月10日

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全2頁)

60考案の名称 トラツクの重台フレーム

②字 頤 平1-21641

20出 題 平1(1989)2月27日

②考 案 者 満 東京都港区芝 5 丁目33番 8 号 三菱自動車工業株式会計内 ①出 顧 人

三菱自動車工業株式会 東京都港区芝5丁目33番8号

70代 理 人 弁理士 広渡 蘑彰

### 効実用新案登録請求の範囲

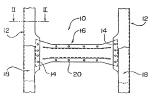
車体前後方向に延在し夫々満型の断面形状を有 する左右一組のサイドレールと、車巾方向に配置 され面端部分を上記左右のサイドレールにリベツ ト又はポルトにより問着されたクロスメンバとを 具え、上記サイドレールの上方フランジ上に車体 前後方向に延在する縦根太を装架してなるものに おいて、上記サイドレールのクロスメンバ端部に 対応する上方フランジ部分が重体内方に延長して 形成され、同クロスメンバ端部をサイドレールの 上方フランジに締結する上記リベツト又はボルト

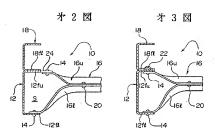
が、上記縦根太の底面より車体内方に離隔して配 置されていることを特徴とするトラックの東台フ V-40

#### 図面の簡単な説明

第1図は本考案に係る重台フレームの一案施例 を示す平面図、第2図は第1図のⅡ-Ⅱ線に沿い 矢印方向に視た断面図、第3図は従前の車台フレ ームにおける第2図同様の断面図である。

10……車台フレーム、12……サイドレー ル、14……リベツト又はポルト、16……クロ スメンバ、18……縦根太。





⑩ 日本 国 特 許 庁 (JP) ⑪実用新案出願公開

@ 公開実用新案公報(U) 平2-112582

®Int. Cl. 5 識別記号 庁内整理番号 ●公開 平成2年(1990)9月10日 7816-3D 8714-3 J 8714-3 J B 62 D 21/02 F 16 B 5/02 û 審査請求 未請求 請求項の数 1 (全 頁)

❷考案の名称 トラツクの車台フレーム

②実 頤 平1-21641

頤 平1(1989)2月27日

⑩考 案 者 井 東京都港区芝 5 丁目33番 8 号 三菱自動車工業株式会社内 **⑦出 顧** 人 三菱自動車工業株式会 東京都港区芝5丁目33番8号 #

10代 理 人 弁理士 広渡 藻彰



明 細 書

### 1. 考案の名称

トラックの車台フレーム

## 2. 実用新案登録請求の範囲

車体前後方向に延在した、響型の断面形状を有する左右一組のサイドレールと、車巾方向にがれたのけれたのかれたクロスメンと、とり固治されたクロランンとにも増え、上記サイドレールの上方フラレンがなるとでは、というのが強いてでいたが、上記がはないとないが強いになったが、上記がしたのとを特徴とするトラックの車台フレーム。

3. 考案の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本考案は、トラックの車台フレームに関するも

(1)

: Tri2





のである。

### (従来の技術)

従来のトラック用車台フレームの典型的な構成を第3図について説明する。図中符号10は総括的に車台フレームを示し、同車台フレームは車体前後方向に延在した左右一組の夫々断面形状が滞型をなすサイドレール12と、車体前後方向に配置されたクロスメンバ16とを具上記を右のサイドレール12の上方フランジ12f止に車体前後方向に延生する凝根太18が装架されてリボルト等の固着具により上記サイドレール12に固定されている。

図示の場合、上記クロスメンバ16は、夫々ハット型の例面形状を有する上方部材16uと下方部材16uとを多数のリベット又はポルト20により一体的に結合して形成され、その車巾方向両端部分における上方部材16uと下方部材16uとは図示のようにV字状に拡開されていて、夫々の拡

(2)



開端部が上記リベット又はボルト14により上記サイドレール12の上方フランジ12fu及び下方フランジ12fuに固着された所謂アリゲータ型のものが例示されているが、断面形状が溝型をなすクロスメンバ及び断面形状がI型をなすクロスメンバ等も従来から広く採用されている。

# (考案が解決しようとする課題)

上述したようにクロスメンバ16の車巾方向両端部分をサイドレール12の上方フランジ12fuにリベット又はポルト14によって締結した場合、リベット又はポルト14の頭部又はナットが縦根太18の下方フランジ18feに、車体前後方向に延在する値状の凹所22を形成して上記干渉を回避しており、このため縦根太18の加工費が可成増大する不具合があった。

本考案は、上記事情に鑑み、サイドレールの上 方フランジとクロスメンバの対応する端部とを締 結するリベット又はポルトが、サイドレールの上 方フランジ上に装架される縦根太に干渉しない構



成とすることによって、縦根太の加工費を低減し得るようにしたトラックの車台フレームを提供することを目的とするものである。

## (課題を解決するための手段)

本考案に係るトラックの車台フレームは、車体との車台フレーのです。というの車台フレーのです。というであるために創業されたものです。というでも、車体に対して、車体に対して、下レールの上が、とを強しているという。とを特徴とするものである。

## (作用)

11.

本考案によれば、クロスメンバの端部に対応す



るサイドレールの上方フランツ部分が単体内方に 延長して形成され、同クロスメンバをサイドレールの上方フランツに結合するリベット又はポルト が凝根太の底面より車体内方に離隔して配置され るので、縦根太の底面に干渉を防止するための樋 状の凹所を加工する必要がなくなる。

### (実施例)





配置されている。

上記構成によれば、サイドレール12の上方フランジ12fu上に装架される様根太18の底面と、クロスメンバ16を上方フランジ12fuに結合するリベット又はポルト14とが干渉しないので、様 根太18の底面に干渉防止用の髄状凹所等を形成する必要がなく、従って安価に製造し得る利点がある。また、サイドレール12の上方フランジ12fuを単体内方に延長してクロスメンバ16の端と結合することによって、サイドレール12cuを単体合することによって、サイドレール12cuを組合するとによって、サイドレール12cuを組合するとによって、サイドレール12cuを対してが、対している。電気配線、配管、配案等の作業性が改善される追加の利点がある。

なお、本考祭の適用は例示したアリゲータ型クロスメンバを具えた車台フレーム 10 に限定されるものではなく、断面形状が溝型及び 1 型をなすクロスメンバにも広く適用し得るものである。
(著案の効果)

# 4. 図面の簡単な説明

第1図は本考案に係る車台フレームの一実施例を示す平面図、第2図は第1図の『-』線に沿い 矢印方向に視た断面図、第3図は従前の車台フレームにおける第2図同様の断面図である。

10…車台フレーム、12…サイドレール、
14…リベット又はポルト、16…クロスメンバ、
(7)



18 … 縦根太。

理人 弁理士 広 渡 禧 彰

